Deutscher Bundestag **Drucksache 16/3801**

16. Wahlperiode 13. 12. 2006

Antrag

der Abgeordneten Dorothee Menzner, Dr. Gesine Lötzsch, Dr. Barbara Höll, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Roland Claus, Lutz Heilmann, Hans-Kurt Hill, Katrin Kunert, Michael Leutert, Dr. Ilja Seifert, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

Börsengang der Deutsche Bahn AG stoppen

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. alle Schritte zu unterlassen, die zur Privatisierung der Deutsche Bahn AG (DB AG) führen;
2. die Voraussetzungen dafür zu prüfen, wie sämtliche Teile des DB-Konzerns, die zur Infrastruktur der Bundesschienenwege zählen,
   a) kurzfristig aus der DB AG auszugliedern sowie
   b) als eigenständiges Infrastrukturunternehmen zusammenzufassen sind und
   c) ob dieses eigenständige Unternehmen dem Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung direkt unterstellt werden kann;
3. bei einer Neuorganisation der Eisenbahninfrastruktur neben den technisch-materiellen Bereichen auch andere Aufgabenfelder zu berücksichtigen, beispielsweise die Bauprojektierung, das Fahrplan- und Kursbuchwesen, die Konzern-Arbeitsvermittlung, außerdem das Verwalten, Instandhalten und Vermarkten sowohl der Trassen als auch der Liegenschaften und Anlagen;
4. bei einer Aus- und Neugliederung der Eisenbahninfrastruktur des Bundes die Voraussetzungen dafür zu prüfen, ob ein eigenständiges Infrastrukturunternehmen
   a) die Liegenschaften und Immobilien, über die derzeit die DB AG verfügt,
   b) die Bundesgelder für den Aus- und Neubau der Bundesschienenwege,
   c) den Erlös aus der Nutzung der Bundesschienenwege (Trassengelder) und
   d) den Erlös aus Veräußerungen von Unternehmensteilen der DB AG im Ausland

   vereinnahmen und bilanzieren kann, damit den etwa 15 Mrd. Euro Schulden, die dieses Unternehmen unter Umständen von der DB AG übernehmen muss, Vermögenswerte und Einnahmen gegenüberstehen;
5. die Voraussetzungen dafür zu prüfen,
   a) wie in Zusammenarbeit mit den Ländern bestimmte Fernzüge des Personenverkehrs gegen Entgelt bestellt werden können und

b) wie mit dem Schienengüterverkehrsunternehmen DB-Railion als Vorreiter der rapide steigende Transportbedarf stärker nach ökologischen Gesichtspunkten ausgerichtet werden kann.

Berlin, den 12. Dezember 2006

Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und Fraktion

Begründung

1. Die Regierungsparteien haben im Deutschen Bundestag beantragt, private Investoren noch in dieser Legislaturperiode an der DB AG zu beteiligen. Zuvor hatten sie erklärt, man wolle ein Viertel der DB-Geschäftsanteile veräußern, die Infrastruktur zwar behalten, doch diese trotzdem der DB AG überlassen, und zwar längerfristig.

   Im Vorfeld der Entscheidung hatte der Vorstandsvorsitzende der DB AG noch dafür geworben, die bundeseigene Bahn an Stadtverkehrsunternehmen und Staatsbahnen in Europa zu beteiligen. Sie brauche frisches Geld, und schließlich sei für die Eisenbahn sogar der Bau einer transsibirischen Landbrücke durch Russland und die Mongolei bis nach China geplant.

   Ungeachtet aller Visionen: Die DB AG ist schon heute international aktiv. Sie erzielt mit einigen Tochterunternehmen Milliardenerlöse im Lkw-, Flug- und Schiffstransport. Die Logistiksparte gilt als Haupteinnahmequelle, weshalb rund 40 Prozent des Konzernumsatzes kaum noch mit Schienenverkehr zu tun haben.

   Demgegenüber steht ein Finanzbedarf von mehreren Milliarden Euro für das Schienennetz im Inland. Die DB AG drängt bei der Bundesregierung und dem Deutschen Bundestag auf mehr Geld. Die Koalition geht darauf ein. Sie stellt in ihrem Antrag einen Infrastrukturbeitrag in Aussicht – 2,5 Mrd. Euro, die der Bund der DB AG Jahr für Jahr für die Instandhaltung des Bestandsnetzes zu zahlen hat.

   Dabei ginge es anders: Der Bund muss keine Extra-Steuergelder an die DB AG zahlen. Falls bei der Bahn Geld knapp ist, könnte sie Teile des Unternehmens veräußern, die maßgeblich im Ausland agieren und dem Schienentransport hierzulande wenig dienen. Konkret wird das internationale Logistikunternehmen Schenker genannt, das im vergangenen Jahr mit 8,8 Mrd. Euro ein Drittel des Konzernumsatzes erwirtschaftete. Würde es verkauft, könnte ein Erlös in ähnlicher Höhe in den Ausbau der Schiene fließen.

2. Leistungsfähige Transportwege sind Grundlagen einer erfolgreichen Wirtschaft. Dies gilt für die Beförderung von Menschen und Gütern gleichermaßen, künftig stärker für Güter. Veränderungen bei den Bundeseisenbahnen sind daher als fragwürdig abzulehnen, wenn sie vordergründig partikularen Interessen dienen und für den Erhalt und Ausbau des Schienennetzes wenig Gewähr bieten.

   Seeschiffe mit 10 000 Containern an Bord sind heute schon Realität. Legt eines davon in einem der Nordseehäfen an, dann sind entweder tausende Lkw-Fuhren oder etwa 200 Güterzüge erforderlich, um die Fracht zu verteilen. Da Straßen unter der Last der vielen 40-Tonner Schaden nehmen, kommt die Schiene in den Blick, die im Güterverkehr kräftig aufholt: Gemessen in Tonnenkilometern lieferten die Unternehmen im Schienengüter-

verkehr im vergangenen Jahr eine Verkehrsleistung von beachtlichen 95 Mrd. Tonnenkilometern. Sie erreichten annähernd ein Drittel der Güterverkehrsleistung der Straße, die es auf 310 Mrd. Tonnenkilometer brachte, und anteilig etwa 20 Prozent (die Straße 65, die Binnenschifffahrt rund 15 Prozent).

Das Bundesschienennetz für immer mehr Container fit zu machen, dürfte Milliarden kosten. Dass sich allein in Hamburg das Containeraufkommen binnen eines Jahrzehnts mindestens verdoppeln wird, muss zu denken geben. Im Schienennetz bestehen Engpässe, obwohl der Bund Jahr für Jahr mit etwa 4 Mrd. Euro den Aus- und Neubau finanziert. Besonders die Trassen des schnellen Fernreiseverkehrs binden erhebliche Finanzen, so dass die Gelder des Bundes nur ausreichen, den geplanten Aus- und Neubau lediglich als Stückwerk zu realisieren.

3. Die Eisenbahn des Bundes ist ein Gemeingut der Daseinsvorsorge mit kaum schätzbaren Möglichkeiten für Wirtschaft, Umwelt und Menschen, das Schienennetz ein Standortvorteil ohnegleichen. Fachleute schätzen den Wert der DB AG auf über 200 Mrd. Euro. Allein den Wiederbeschaffungswert der Netz-Infrastruktur bezifferte der Vizepräsident des Eisenbahn-Bundesamtes im Frühjahr 2006 auf 136 Mrd. Euro. Priorität muss sein, diesen Wert zu erhalten, anstatt dies einem Unternehmen zu überlassen, das seine Aufgabenschwerpunkte im Erwerb von Unternehmen im In- und Ausland sieht.

   Damit Schienen, Brücken, Tunnel, Stellwerke oder die Stromanlagen wertvoll bleiben, sind sie stetig instand zu halten. Angenommen, deren Haltbarkeit liegt bei durchschnittlich 33 Jahren, würde ihr Wert jährlich um drei Prozent sinken – das wären etwa 3,6 Mrd. Euro. So viel wäre pro Jahr für die Instandsetzung aufzuwenden, damit ein Wertverlust vermieden wird.

   Nach Aussagen von Mitgliedern des Deutschen Bundestages im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat die DB AG im vergangenen Jahr zwar Trassenentgelte in Höhe von 3,6 Mrd. Euro erlöst. Doch aufgewendet hat sie laut Geschäftsbericht im selben Jahr aus eigenen Mitteln für die Instandhaltung des Schienennetzes nur rund eine Mrd. Euro (2004: rund 0,8 Mrd.). Aktuell versucht die DB AG, ihre Finanzen für die Instandhaltung des Schienennetzes in den Griff zu bekommen. Sie strebt eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund an, der ihr Jahr für Jahr zusätzlich 2,5 Mrd. Euro an Steuergeldern zahlen soll.

4. Weil Kosten oft als zu hoch und Sparmaßnahmen als Heilmittel überbewertet werden, meinten manche, bei einer Kapitalprivatisierung der DB AG könnten Gelder sozusagen in die Bundeskasse zurückgeleitet werden. Ein Gutachten zur „Privatisierung mit und ohne Netz“ wurde bestellt. Doch dessen Resultate sind ernüchternd: Bis zu 8 Mrd. Euro bei einer Komplett-Veräußerung aller Teile der „DB AG ohne Netz“ oder bis zu 23 Mrd. Euro bei einer Veräußerung der Hälfte der „DB AG mit Netz“ – dies, so war im Frühjahr 2006 im Gutachten von Booz Allen Hamilton nachzulesen, sei über einen Zeitraum von 20 Jahren an Haushaltseffekten zu erzielen.

   Anfang November 2006 hat die Bundesregierung angekündigt, sie beabsichtige, jetzt ein Viertel der „DB AG ohne Netz“ an private Geldgeber zu veräußern. Bliebe es dabei, dann dürfte dies – auf Basis des Gutachtens gerechnet – wohl nur noch 2 Mrd. Euro als Haushaltseffekt ergeben. Und der könnte sich auch noch in Luft auflösen: Sollte nämlich der private Geldgeber zur Kapitalerhöhung drängen, dann hätte der Bund mit seinem Drei-Viertel-Anteil auch drei Viertel des zusätzlichen Kapitals zu bezahlen oder weitere seiner Anteile abzugeben. Und im Übrigen ist bekannt, wie wirksam eine Kapitalerhöhung als Druckmittel sein kann. Mit ihr wird dann gedroht, wenn auf einem Firmenkonto Geld für Erwerbungen gebraucht wird. Miteigentümer

lassen sich, wenn sie knapp bei Kasse sind, schon mal verleiten, Teile eines Unternehmens zu verkaufen.

Fazit: Risiken und Nebenwirkungen mindern beim Bundeseigentum Eisenbahn den zu erzielenden finanziellen Nutzen eines Verkaufs. Hinzu kommt: Der Irrweg, schwarze Zahlen durch Zukauf internationaler Logistikunternehmen schreiben zu wollen, hat bereits Lücken bei der Bewirtschaftung des Schienennetzes aufgetan. Statt das Monopol der DB AG nun zu verfestigen, müssen die Eisenbahnen des Bundes durch umfassende Neuorganisation in die Lage versetzt werden, die auf sie zukommenden Aufgaben zu meistern.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333